Deutscher Bundestag **Drucksache 19/14325**

19. Wahlperiode 22.10.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/9921 –

Verkehrssicherheit durch Reform des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren erhöhen

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie eine Reform der Vorgaben und Mindestanforderungen für das Begleitete Fahren ab 17 Jahren fordern mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Deutsche Bundestag solle feststellen, dass durch die Herabsetzung des Mindestalters für das Begleitete Fahren auf 16 Jahre die Verkehrssicherheit verbessert sowie die Verfügbarkeit von Begleitpersonen durch Änderung der Mindestanforderungen erweitert werden könne. Die Bundesregierung solle aufgefordert werden, die Fahrerlaubnis-Verordnung zu novellieren und sich für eine Neufassung der Richtlinie 2006/126/EG einzusetzen.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE.

C. Alternativen

Annahme des Antrages

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag auf Drucksache 19/9921 abzulehnen.

Berlin, den 16. Oktober 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir	**Gero Storjohann**
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Gero Storjohann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/9921** in seiner 98. Sitzung am 9. Mai 2019 beraten und zur federführenden Beratung an der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller führen aus, dass das Begleitete Fahren ab 17 Jahren die Verkehrssicherheit von Fahranfängern nachhaltig verbessert habe. Jugendliche, die am Begleiteten Fahren ab 17 Jahren teilgenommen haben, seien laut einer Evaluation der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) rund 20 Prozent weniger als Vergleichspersonen an Verkehrsunfällen beteiligt und verstießen weniger gegen Verkehrsregeln.

Ein von der Verkehrsministerkonferenz im April 2018 gebilligter Vorschlag, das Mindestalter zur Teilnahme am Begleiteten Fahren von 17 auf 16 Jahre zu senken, scheitere an der EU-Richtlinie 2006/126/EG, wonach das Mindestalter für den Erwerb der Führerscheinklassen B und BE grundsätzlich auf 18 Jahre festgelegt sei. Die Mitgliedstaaten könnten davon nur in geringem Maße abweichen und das Mindestalter auf maximal 17 Jahre senken.

Laut den Antragstellern behindern die geltenden Regelungen und Mindestanforderungen für Begleitfahrer einen höheren Beitrag des Begleiteten Fahrens zur Verkehrssicherheit. Die betreffe vor allem das geltende 1-Punktelimit, wonach Begleitpersonen nicht mehr als einen Punkt im Fahreignungsregister in Flensburg haben dürfen. Diese Regelung sei inkonsequent und ineffizient, da Punkte, die nach Überprüfung als Begleitperson entstehen, keine Berücksichtigung mehr finden. Das 1-Punktelimit sei darüber hinaus fragwürdig, weil es in keinem Verhältnis zu anderen Punkte-Limits im Verkehrsbereich stehe. So dürfe eine Person mit mehr als einem Punkt in Flensburg zwar als Fahrlehrer tätig sein, einen Gefahrguttransporter oder ein Flugzeug steuern, aber nicht als Begleitperson fungieren. Zudem sorge die Überprüfung der 1-Punkteregelung bei den zuständigen Kommunen für erheblichen bürokratischen Mehraufwand.

Die Antragsteller führen weiter aus, dass sich die Registrierung der Begleitpersonen, das Mindestalter sowie das 1-Punktelimit einschränkend auf die Verfügbarkeit von Begleitpersonen auswirkten und fordern daher einen Verzicht auf diese Mindestanforderungen. Vielmehr solle allein auf den Nachweis eines achtjährigen ununterbrochenen Führerscheinbesitzes abgestellt werden.

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, die Fahrerlaubnis-Verordnung dahingehend zu novellieren, dass die Registrierung, das 1-Punktelimit sowie das Mindestalter für BF-17-Begleitpersonen gestrichen und allein ein achtjähriger ununterbrochener Führerscheinbesitz als Voraussetzung für Begleitpersonen festgeschrieben werde. Ferner solle sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Neufassung der Richtlinie 2006/126/EG einsetzen, um das Mindestalter für den Erwerb der Führerscheinklassen B und BE senken zu können. Des Weiteren solle den Ländern nach einer entsprechenden Änderung der EU-Richtlinie die Realisierung und wissenschaftliche Begleitung von Modellprojekten mit dem Ziel der dauerhaften Verankerung des Begleiteten Fahrens ab 16 Jahren im Straßenverkehrsgesetz ermöglicht werden.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/9921 in seiner 51. Sitzung am 16. Oktober 2019 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, dass sich viele Forderungen des Antrages gerade in einer Umsetzungsphase befänden. Man habe ein großes Problem damit, beim Begleiteten Fahren ab 17 generell auf 16 Jahre herunterzugehen. Das bedeutete, dass man sich mit 15 Jahren zum Führerschein anmelden könnte um diesen mit 16 Jahren zu erwerben. Danach folge eine zweijährige Begleitungsphase. Das Problem dabei sei, dass man nicht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nachweisen könne, ob tatsächlich zwei Jahre lang gefahren worden sei. Man halte es eher für sinnvoll, Feedback-Fahrten zu machen, um nach dem Erwerb des Führerscheins die Fahrfähigkeit kontrollieren zu können.

Die **Fraktion der SPD** regte an, dass die Reform des Begleiteten Fahrens ab 16 Jahren testweise oder regional begrenzt erlaubt werden könnte, um Erfahrungen zu sammeln. Die Reform des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren, wie sie im Antrag angestrebt würde, könne man auf keinen Fall befürworten. Die ersatzlose Streichung des 1-Punktelimits wäre das falsche Signal und widerspreche auch der Intention der Verkehrssicherheit. Für Begleitpersonen von minderjährigen Fahranfängern brauche man ein Kriterium, um ihre Zuverlässigkeit zu definieren. Dafür sei das Punktekonto noch ohne passende Alternative. Auch die Ersetzung des Mindestalters einer Begleitperson von derzeit 30 Jahren durch das Kriterium, 8 Jahre ununterbrochen im Besitz eines Führerscheins zu sein, um als Begleitperson zu fungieren, halte man für falsch.

Die **Fraktion der AfD** meinte, dass das Begleitete Fahren für Jugendliche ab 17 Jahren ein Erfolgsmodell sei. Darin seien sich auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sowie die Fahrlehrerverbände einig. Das Problem sei allerdings, dass die EU-Richtlinie 2006/126/EG dagegen spreche, das Mindestalter beim Begleiteten Fahren weiter zu senken, so dass man auch hier wieder daran scheitern werde.

Die **Fraktion der FDP** erläuterte, dass es ihr mit dem Antrag darum gehe, mehr individuelle Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig einen Beitrag zu einer höheren Verkehrssicherheit zu leisten. Die Absenkung des Mindestalters auf 16 Jahre müsse ein Vorstoß sein, der auf europäischer Ebene vollzogen werden müsse, weil die entsprechende EU-Richtlinie über die Führerscheinerteilung dem im Moment noch entgegenstehe. Bei den Voraussetzungen für die Begleitpersonen halte man eine Reform für sinnvoll, weil sich herausgestellt habe, dass die Kombination aus Dauer des Führerscheinbesitzes, Punktekonto und Mindestalter sehr sperrig sei. Deshalb glaube man, dass ein achtjähriger ununterbrochener Führerscheinbesitz eine sinnvolle Voraussetzung sei um festzustellen, dass die Begleitperson über die entsprechende Fahrpraxis verfüge.

Die **Fraktion DIE LINKE.** merkte an, dass es bei ihrer Zustimmung zum Antrag nicht darum gehe, mehr Individualverkehr auf die Straßen zu bringen, sondern die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Altersgrenzen halte man grundsätzlich für bedenklich. Genauso führe man immer wieder eine Debatte darüber, alten Menschen eine Verkehrssicherheitsprüfung aufzuerlegen, die nicht sinnvoll sei. Die Einführung des 1-Punktelimits im Fahreignungsregister in Flensburg sei extrem inkonsequent. Wenn man das einführen wolle, müsste diese Grenze auch für Fahrlehrer gelten. Man befürworte die Abkehr von einer definierten Altersgrenze der Begleitpersonen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, dass man einer Absenkung des Zugangs zum Begleiteten Fahren zustimmen könne. Man müsste überprüfen, ob die Reduzierung des Mindestalters auf 16 Jahre einen Zuwachs an Verkehrssicherheit brächte. Die bestehenden Regelungen für die Begleitpersonen halte man für hinfällig. Man halte eher eine Regelung für sinnvoll, die auf eine gewisse Lebenserfahrung, Reife und Erfahrung im Straßenverkehr setze.

Das **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** informierte darüber, dass man sich bei den Regeln zur Begleitperson dafür einsetze, von den bisherigen starren Vorgaben abzugehen und mehr darauf Wert lege, dass die Begleitperson bisher unfallfrei oder ohne Eintragungen in Fahreignungsregister unterwegs sei. Ferner setze man sich auf europäischer Ebene dafür ein, das Mindestalter für das Begleitete Fahren auf 16 Jahre zu senken.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/9921.

Berlin, den 16. Oktober 2019

Gero Storjohann
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.